

21. Oktober 2026

Gode steder å gå – hva skal til?

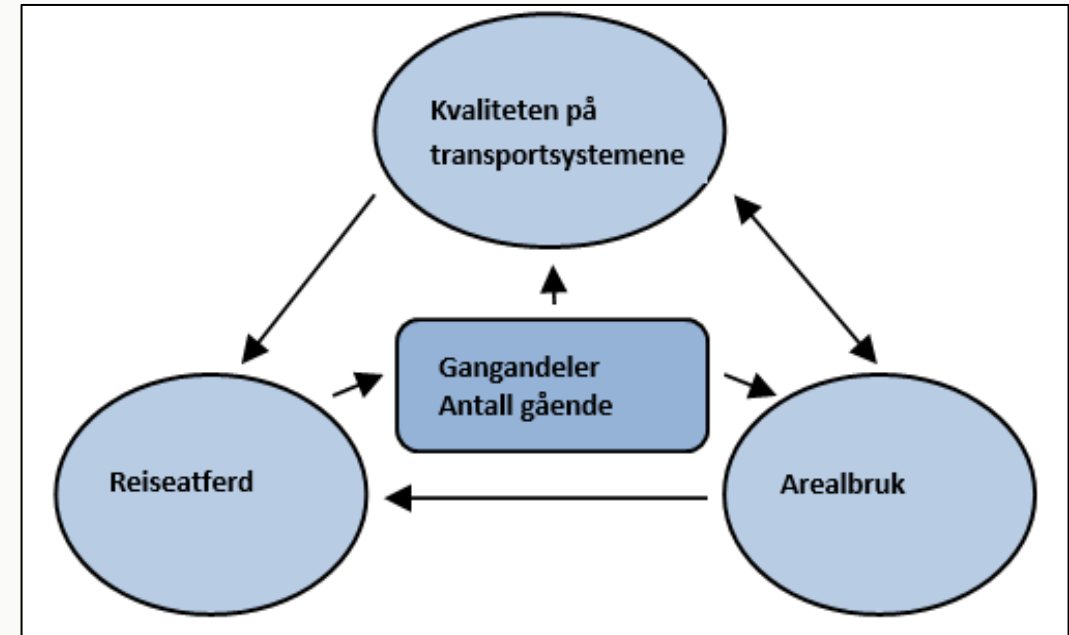
Maja Karoline Rynning, PhD
seniorforsker

Transportøkonomisk institutt (TØI)



Hva skal til for at flere kan og vil gå (mer)?

- Et reelt alternativ – i seg selv og som en del av en reise.
- Avstandene må være realistiske.
- Det må være fysisk mulig og tilgjengelig å gå.
- Det må være og oppleves som trygt å gå.
- Det må være attraktivt å gå.



Fra Hagen mfl. (2019), basert på Tennøy (2015)

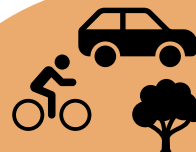
Gangvennlighet beskriver hvor god en by, et område eller en strekning er å gå i eller langs.

- i hvilken grad det er **mulig** å gå
- i hvilken grad det er **tilrettelagt** for å gå
- hvor **trygt** det er og oppleves å gå
- hvor **attraktivt** det oppleves som å gå

(Hagen mfl. 2019, Hagen og Rynning, 2021; Knapskog et al., 2019; Rynning og George, 2021; Tennøy mfl. 2017a)



**Naturgitte og
stedlige
forutsetninger**



**Infrastruktur
og trafikk**



**Bymessighet og
bystruktur**



**Omgivelser og
opplevelser**





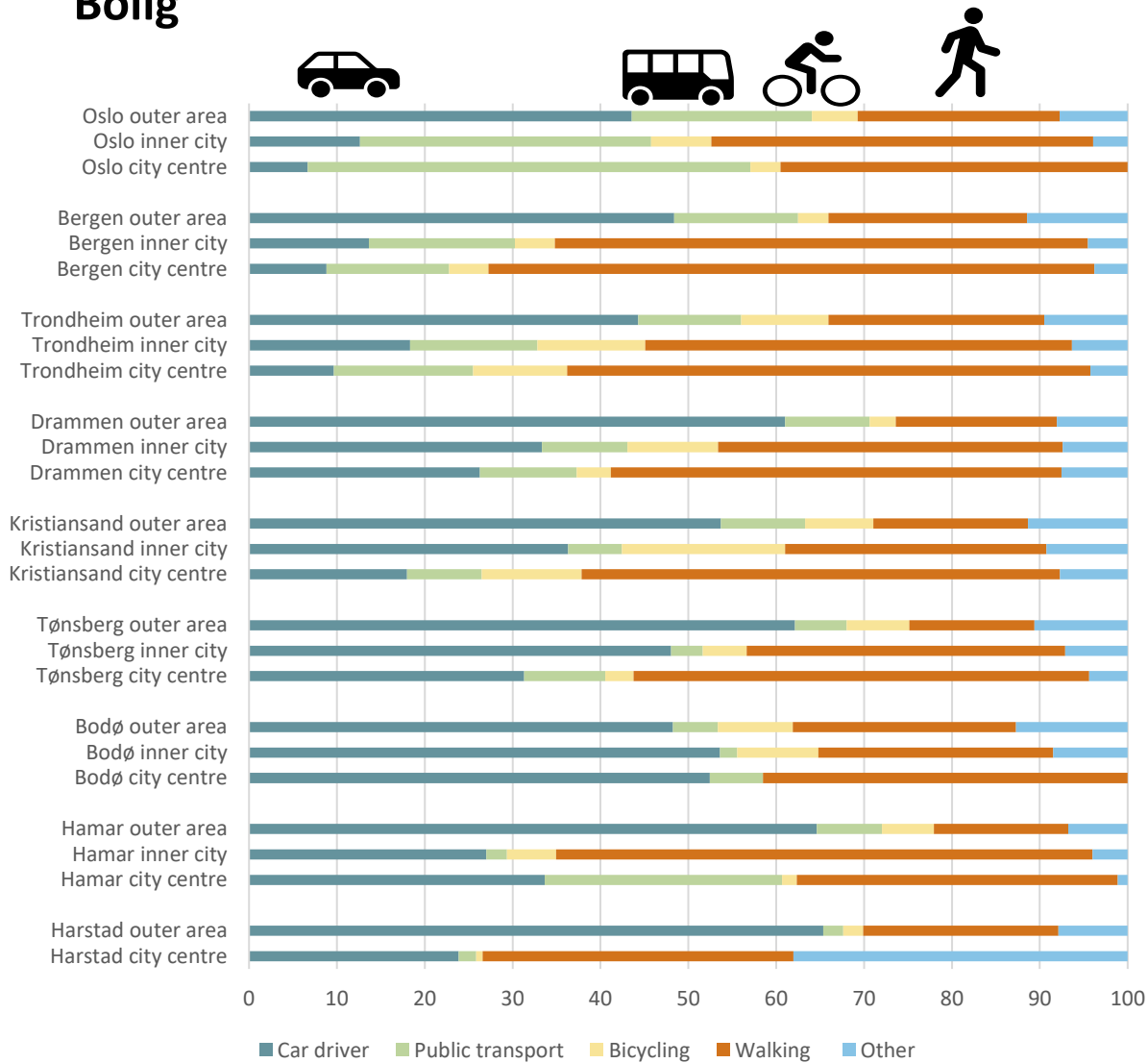
Naturgitte og stedlige forutsetninger



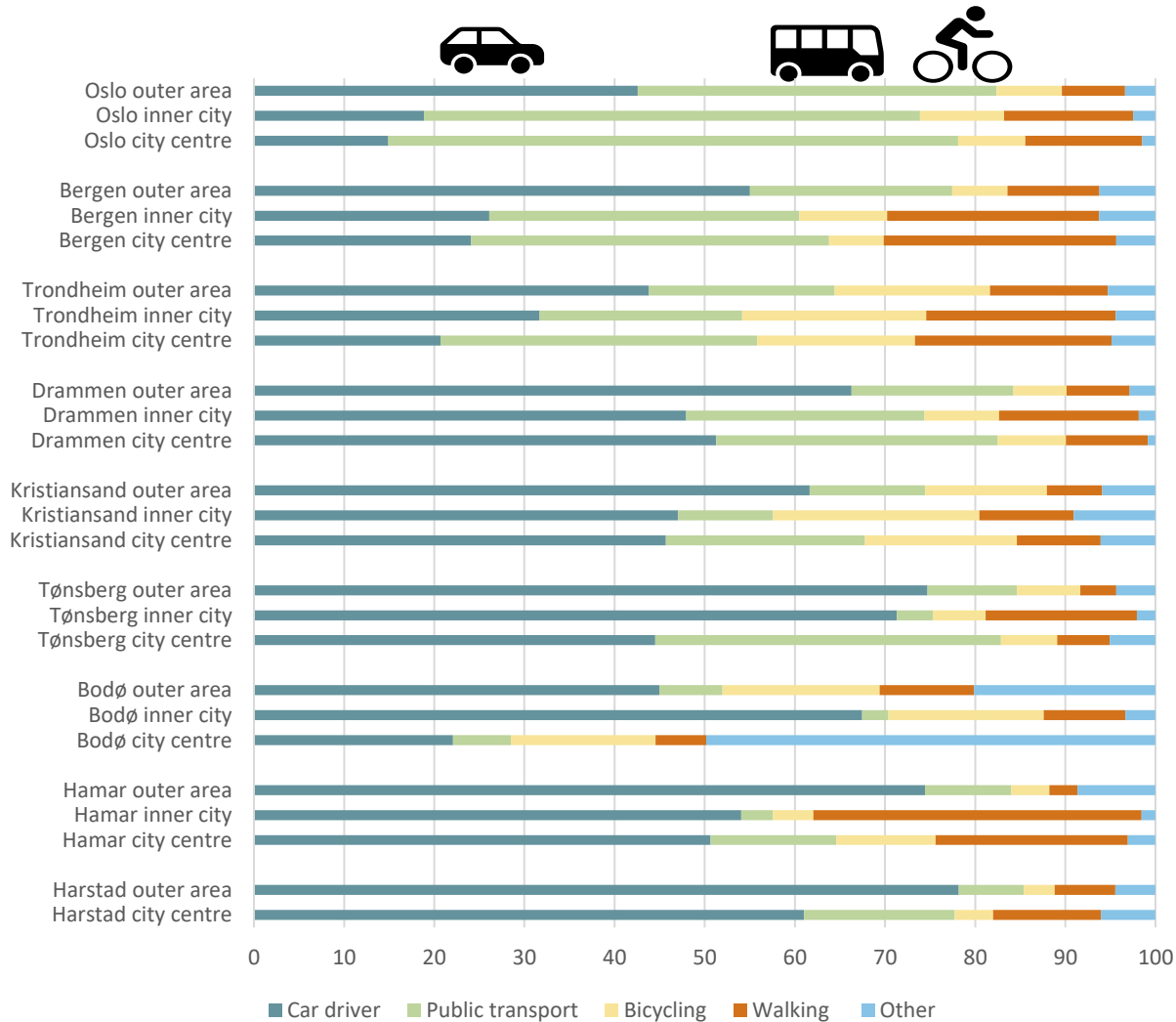
Egenskap	Betydning for gange og gående
Områdets lokalisering og rolle i byen/regionen	Påvirker avstander til viktige målpunkter og hvorvidt daglige reiser kan gjennomføres til fots. God sammenheng med resten av byen og korte avstander til viktige målpunkter gjør gange mer realistisk. Dårlig sammenheng og lange avstander kan redusere mulighetene for å gå.
Topografi	Et relativt flatt landskap gjør gange enkelt og lite krevende. Bratte bakker gjør det mer fysisk krevende å gå og kan føre til lange omveier.
Lokalklima	Et stabilt klima med små årstidsvariasjoner gjør forholdene for gange mer forutsigbare. Varme, lite nedbør og lite vind kan gjøre det mer attraktivt å gå, mens kulde, mye nedbør og mye vind kan virke negativt på gange.

Reiser til/fra bolig og til/fra arbeidsplasser

Bolig



Arbeidsplasser



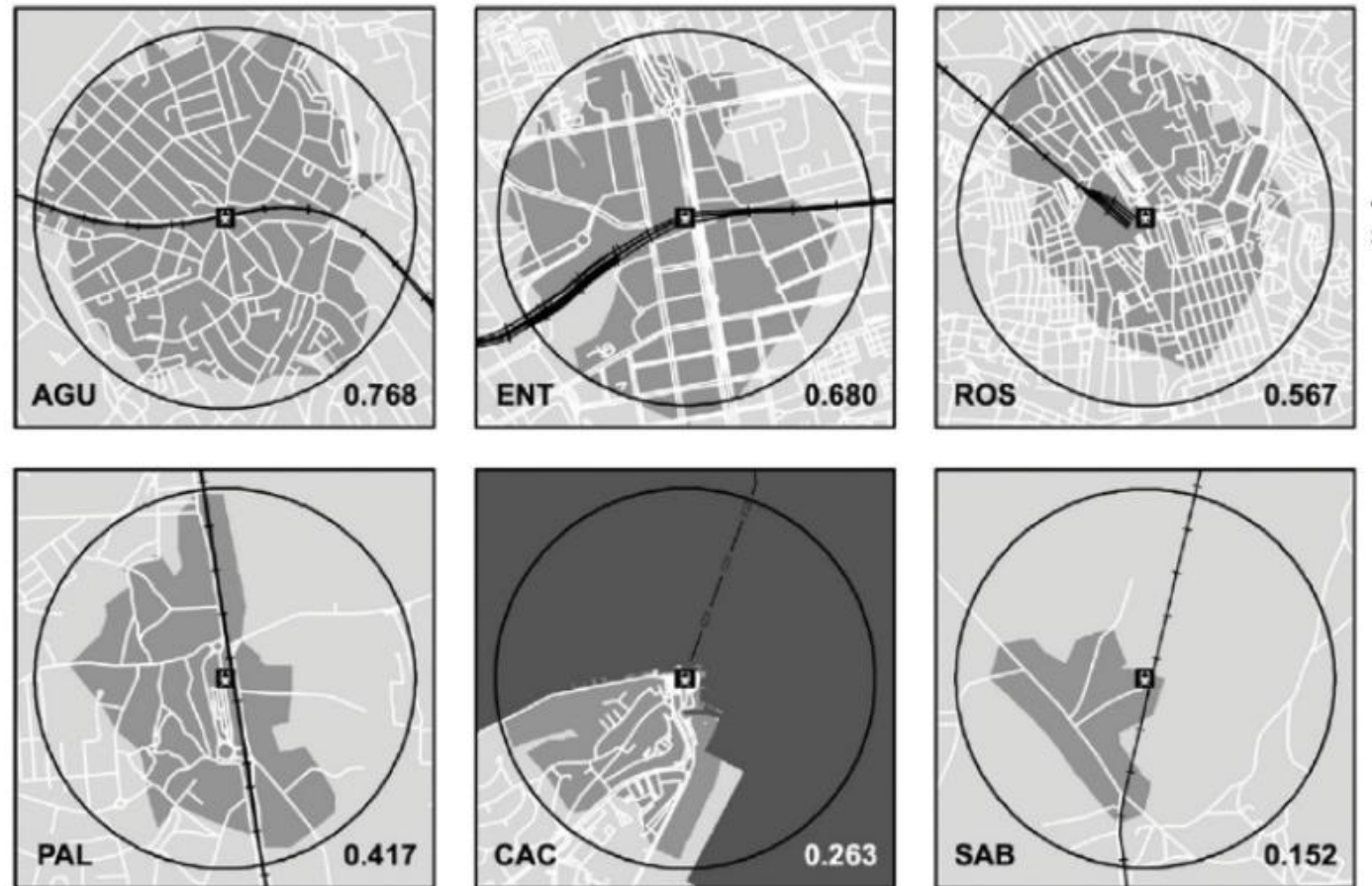


Bymessighet og bystruktur



Egenskap	Betydning for gange og gående
Tetthet	Høy tetthet gir grunnlag for flere boliger, arbeidsplasser, tjenester og aktiviteter innenfor gangavstand. Det kan også bidra til mer aktivitet og byliv, som gjør det mer attraktivt å gå. Lav tetthet kan gi lengre avstander og større bilavhengighet.
Nærhet	Korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, tjenester og andre målpunkter gjør det mer realistisk å gjennomføre daglige gjøremål til fots.
Bebyggelsesstruktur	En sammenhengende og kompakt bebyggelsesstruktur kan gi korte og direkte forbindelser mellom målpunkter. Store sammenhengende arealer, som parkeringsplasser, næringsområder og transportinfrastruktur, kan skape barrierer og omveier. Bebyggelsens organisering påvirker også opplevelsen av å gå.
Kvartalsstørrelse	Mindre kvartaler og et finmasket gatenett gir flere alternative gangruter og mer direkte forbindelser mellom målpunkter. Store kvartaler og få gjennomgående forbindelser kan føre til betydelige omveier og gjøre målpunkter mindre tilgjengelige til fots.

Figure 10: Theoretical area within a 700-metre radius around stops and actual accessible area through the footpath network around train and ferryboat stations in the Lisbon Metropolitan Area (Vale 2015, p. 76)





Infrastruktur og trafikk

tøi

Egenskap	Betydning for gange og gående
Gangenettverk	Et sammenhengende og finmasket gangnett gjør det mulig å nå ulike målpunkter gjennom direkte forbindelser og alternative ruter, og kan reduserer omveier.
Gangeinfrastruktur og kryssløsninger	Hvordan gangarealer og kryssingspunkter er utformet, påvirker framkommelighet, sikkerhet og tilgjengelighet for ulike grupper gående. Gode løsninger reduserer fysiske barrierer og gjør det enklere og mer attraktivt å gå. Benker underveis påvirker komfort og muligheten til å gjennomføre gangreiser, særlig for enkelte grupper. Det er viktig med tilrettelegging helt frem til målpunkt.
Trafikkmengder og trafiksikkerhet	Store trafikkmengder og høye hastigheter kan gjøre det vanskeligere, mindre trygt og mindre attraktivt å ferdes langs og krysse veier som følge av økt ulykkesrisiko og opplevd utrygghet. Trafikken kan også skape barrierer og redusere kvaliteten på gangmiljøet.
Konkurransforholdet mellom transportmidler	Hvordan ulike transportmidler prioriteres, blant annet gjennom arealfordeling, biltilgjengelighet og parkering påvirker både forholdene for gående og attraktiviteten til gange sammenlignet med andre reisemidler. Tilgjengelighet til kollektivtransport påvirker mulighet til å kombinere gange med andre reisemidler.



Omgivelser og opplevelser

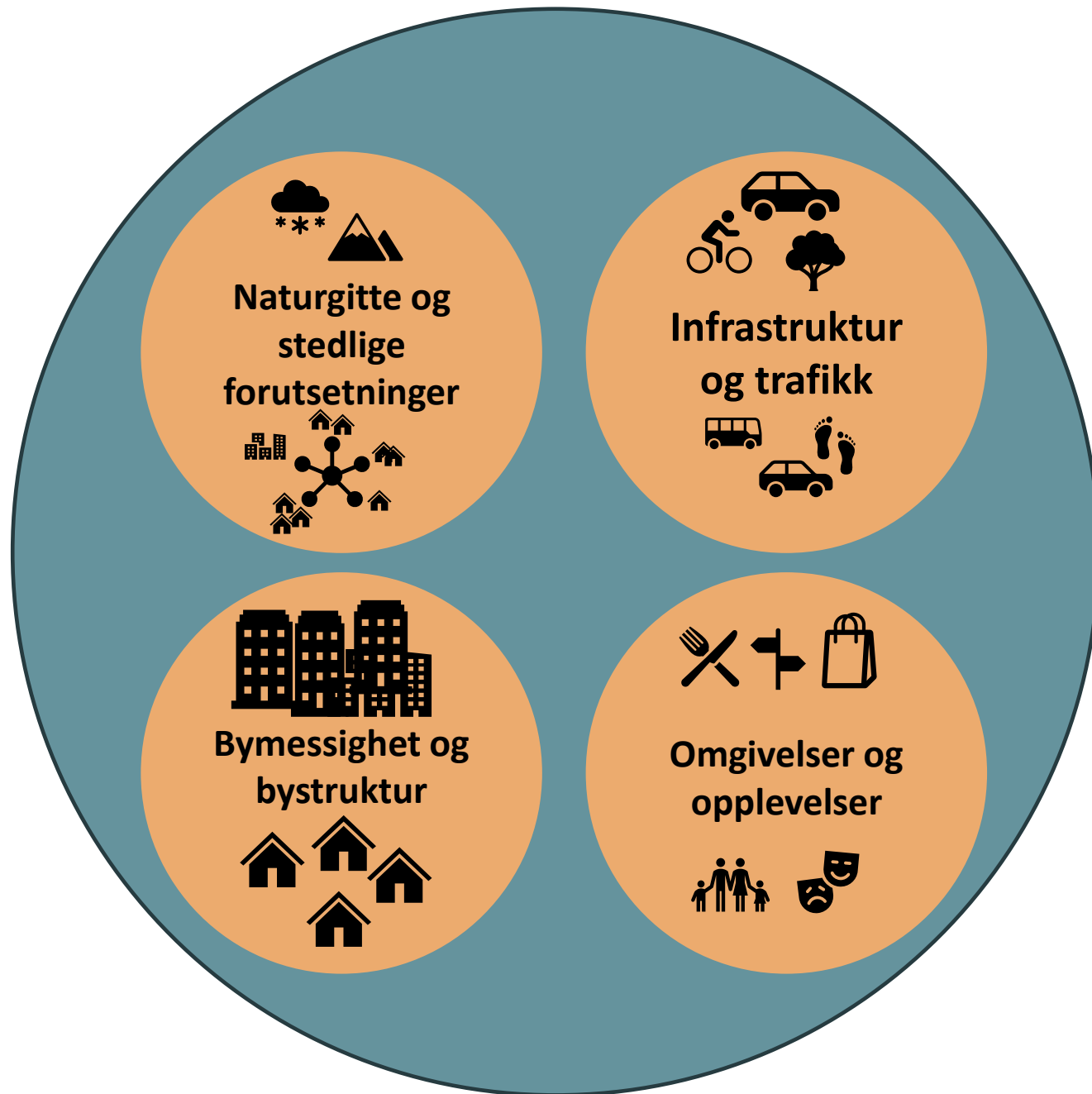


tøi

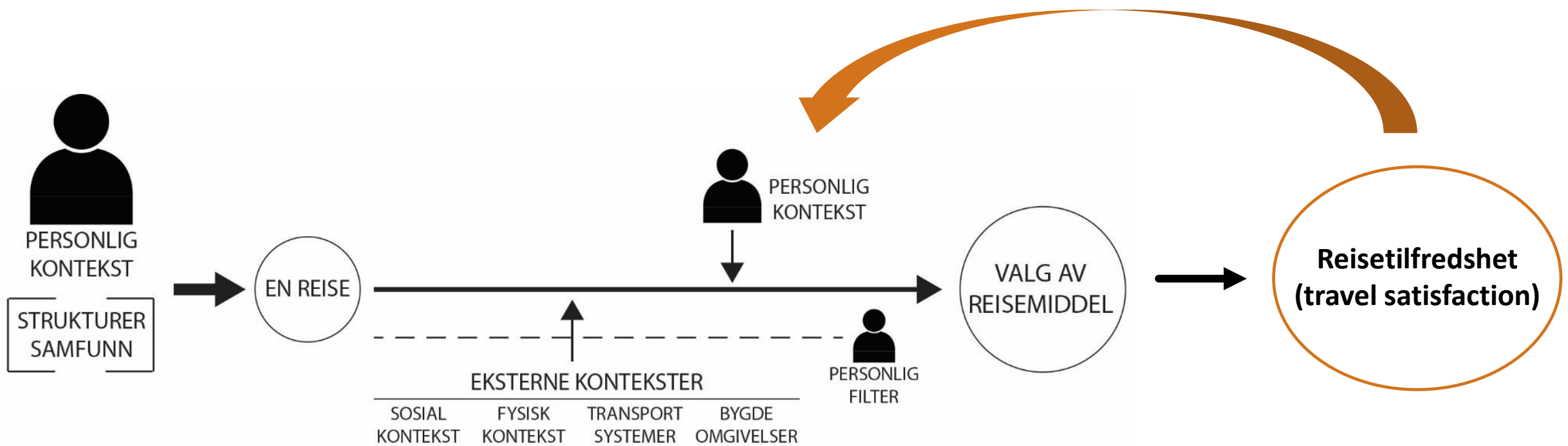
Egenskap	Betydning for gange og gående
Målpunkter og aktiviteter	Mange målpunkter, aktiviteter og funksjoner i eller like ved området gir flere muligheter til å kombinere gange med ulike gjøremål og kan gjøre det mer attraktivt å gå.
Drift og vedlikehold	God drift og godt vedlikehold av ganginfrastruktur og øvrige gangarealer sikrer framkommelighet og tilgjengelighet og kan gjøre det mer attraktivt å gå. Manglende drift og vedlikehold kan skape barrierer og gjøre det vanskeligere å gå.
Opplevd trygghet	Omgivelser som oppleves som trygge, også med hensyn til risiko for ikke-trafikkrelaterte ulykker og kriminalitet, kan gjøre det mer attraktivt å gå. Opplevd utrygghet kan bidra til at enkelte steder og forbindelser unngås.
Orienterbarhet og skilting	Logiske forbindelser, god skilting og gjenkjennbare strukturer gjør det enkelt å orientere seg og finne fram, og kan redusere usikkerhet om veivalg.
Utforming og estetikk	Grønne, varierte og hyggelige omgivelser kan gi positive opplevelser og gjøre det mer attraktivt å gå. Omgivelser som i stor grad er utformet på bilens premisser, kan virke mindre inviterende for gående.
Gate- og vegkarakteristikker	Gatenes utforming og fysiske kvaliteter påvirker opplevelsen av å gå. Fortau, gatetrær, gatelys, benker og andre elementer kan gjøre det mer attraktivt å gå, stoppe og oppholde seg langs gaten.



Midlertidig tiltak i Narvik på vei mot sentrum

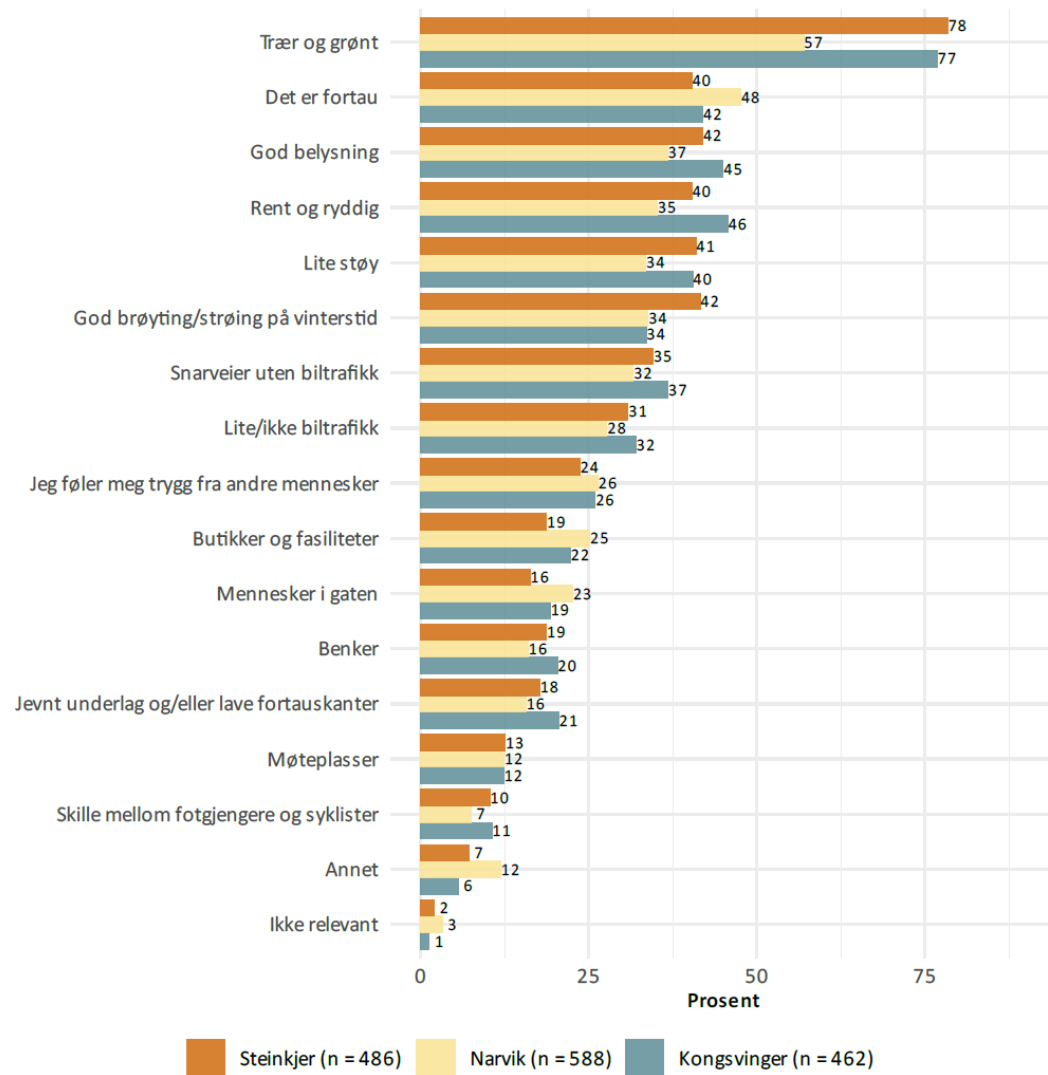


**Gangvennlighet
handler om
helheten**

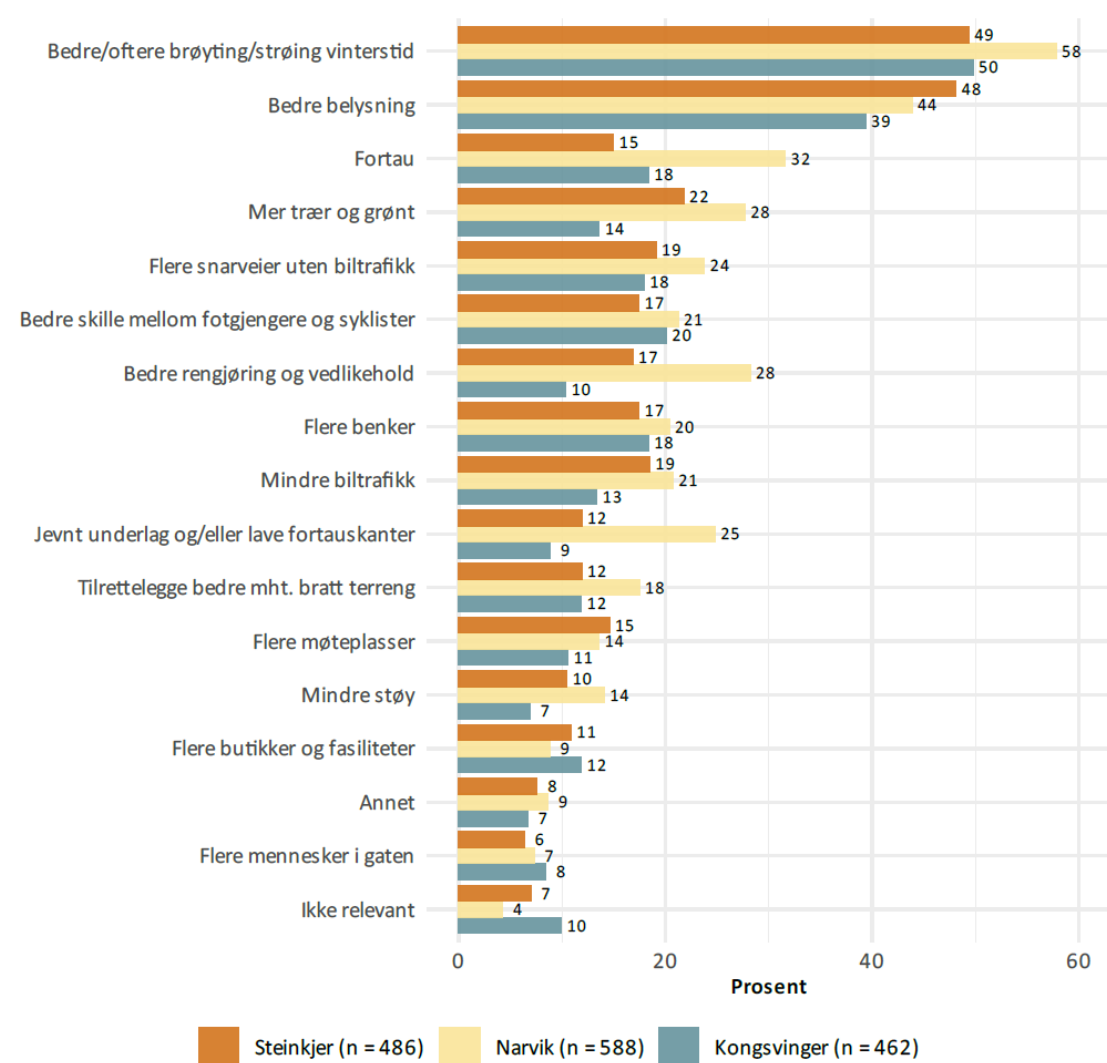


Rynning (2018) basert på (primært):

Alfonzo, 2005; De Vos et al., 2016, 2018; Hickman&Banister, 2007; Jacobs, 1961; Kahneman et al., 1997; Kahneman & Krueger, 2006 Mees, 2010; Næss, 2006; Tennøy, 2012



Figur 4.2: «Hva kjennetegner omgivelser i ditt nærområde du liker å gå i?» Flervalgsspørsmål. Prosentandel etter kjennetegn og by.

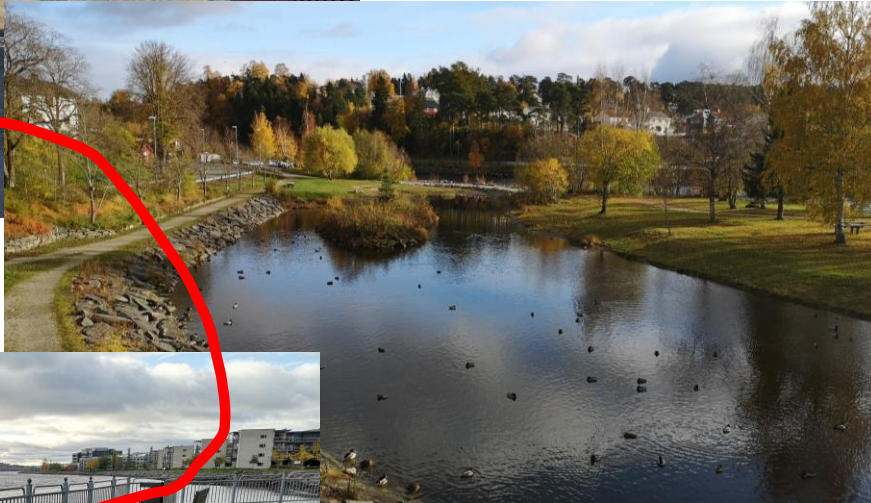


Figur 4.3: «Hva skal til for å gjøre det godt eller enda bedre å gå i ditt nærområde?» Flervalgsspørsmål. Prosentandel etter faktor og by.





En gåtur i **Steinkjer**,
hjemmefra og til skolen via
Amfisenteret.





TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

הסת

Kilder

- Hagen, O.H., Rynning, M.K., 2021. Promoting cycling through urban planning and development: a qualitative assessment of bikeability. Urban Plan. Transp. Res. 9, 277–306. <https://doi.org/10.1080/21650020.2021.1938195>
- Hagen, O.H., Rynning, M.K., De Jong, T., 2019a. Sykling på mindre steder - Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum (No. 1711/2019). Institute of Transport Economics, Norway, Oslo, Norway. <https://www.toi.no/publikasjoner/sykling-pa-mindre-steder-hva-kan-oke-sykling-og-hvordan-undersoke-dette-casestudier-av-sauda-og-modum>
- Hagen, O.H., Tennøy, A., Knapskog, M., 2019b. Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier (No. 1688/2019). Institute of Transport Economics, Norway. <https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-for-gastrategier>
- Hillnhütter, H., 2016. Pedestrian Access to Public Transport. University of Stavanger, Norway.
- Knapskog, M., Hagen, O.H., Tennøy, A., Rynning, M.K., 2019. Exploring ways of measuring walkability. Transp. Res. Procedia 41, 264–282. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.047>
- Rynning, M.K., 2018. Towards a zero-emission mobility: Urban design as a strategy for mobility-mitigation, harmonizing knowledge from research and design practices. Institut Nationale des Science Appliquées Toulouse, Toulouse, France.
- Rynning, M.K., George, C., 2021. Walking and cycling as part of integrated mobility solutions in the urban periphery: Assessment of walkability and bikeability for Vestre Billingstad (Working Paper No. TØI Working Paper 51739). Institute of Transport Economics, Norway, Oslo, Norway.
- Rynning, M.K., Hagen, O.H., Johansson, O.J., Bjørnskau, T., 2020. Syklisters, gåendes og rullestolbrukeres vurdering av drift og vedlikehold. Gruppeintervjuer med ulike trafikantgrupper i byområdene Kristiansand, Oslo, Stavanger, Trondheim. (No. 1773/2020). Institute of Transport Economics, Norway, Oslo, Norway. <https://www.toi.no/publikasjoner/syklisters-gaendes-og-rullestolbrukeres-vurdering-av-drift-og-vedlikehold-gruppeintervjuer-med-ulike-trafikantgrupper-i-byomradene-kristiansand-oslo-stavanger-trondheim>
- Tennøy, A., Gundersen, F., Hagen, O.H., Knapskog, M., Uteng, T.P., 2017. Transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansand og Oslo (No. 1575/2017). Institute of Transport Economics, Norway, Oslo, Norway. <https://www.toi.no/publikasjoner/transport-og-klimaeffekter-av-knutepunktfortetting-i-bergen-kristiansand-og-oslo>
- Tennøy, A., Gundersen, F., Øksenholt, K.V., 2022. Urban structure and sustainable modes' competitiveness in small and medium-sized Norwegian cities. Transp. Res. Part Transp. Environ. 105, 103225. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103225>
- Tennøy, A., Hagen, O.H., 2021. Urban main road capacity reduction: Adaptations, effects and consequences. Transp. Res. Part Transp. Environ. 96, 102848. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102848>